

Passiren des Zugs durch die feste Schiene d' , und im letzten Fall durch den Anfaß w beseitigt; so daß also in beiden Fällen, beim Passiren des Zugs von D, D' nach F, F' , die Wirksamkeit des Hebels durchaus nicht in Anspruch genommen wird.

Daselbe gilt in ähnlicher Weise, wenn die Ausweichvorrichtung umgestellt ist, und sonach E, E' und F, F' in Verbindung sind.

Die Gefahr für das Verrücken der Ausrückschienen F und F' , welche durch das Auswärtsdrängen der Schiene F herbeigeführt, aber durch die Wirkung des beschwerten Hebels aufgehoben wird, ist überhaupt nur sehr gering. Denn abgesehen davon, daß man womöglich alles beseitigt, wodurch solche Stöße hervorgebracht werden können und daß man überhaupt durch Ausweichvorrichtungen nicht mit der größten Geschwindigkeit fährt, daher Stöße durch das Hin- und Herschwanen der Wagen nicht so heftig sind, überhaupt auch das Auswärtsdrängen nicht so bedeutend ist, so wird bei der vorliegenden Anordnung der Construction, wodurch ein überaus sanfter Uebergang durch die gegenseitige Verschiebung der beweglichen Einweiseschienen und der Ausrückschienen erzielt wird, selbst unter den ungünstigsten Umständen die Entstehung von Stößen und das Auswärtsdrängen in hohem Grade beseitigt.

Dieser sanfte Uebergang von den beiden Geleisen D, D' und E, E' , über d, d' und e, e' mit F, F' und weiter fort, wird einerseits, wie schon bemerkt, durch die gegenseitige Verschiebung der Einweiseschienen und der Ausrückschienen F, F' erzielt; andererseits dadurch in hohem Grade erreicht, daß sich je zwei Schienen wie d und e , in Fig. 1, dicht aneinander legen, und für die Spurfränze zwischen beiden kein Raum, daher die Verrückung der Schienen F und F' nur um Kopfbreite derselben nöthig ist, und die Abweichung von der Mittellinie dadurch verringert wird.

Da ferner sowohl die beweglichen Einweiseschienen e' und d , so wie die Ausrückschienen F und F' sich nicht um Zapfen drehen, sondern durch ihre Festkeilung in den Stühlen P und R gezwungen sind sich zu federn, so wird hiedurch eine sanfte Biegung erreicht. Und dieses wird endlich noch dadurch begünstigt, daß die Abweichungen der Ausrückschienen F und F' von der Mittellinie in beiden Stellungen derselben, wenn sie nämlich mit D, D' oder mit E, E' correspondiren, gleich groß durch die Verrückung der Schienen F, F' angeordnet sind.

Wenn nun ein Wagenzug in der Richtung von F, F' nach D, D' oder E, E' ankommt, so wird derselbe, je nach dem Stande der Ausweichvorrichtung, nach D, D' oder E, E' übergehen, daher immer auf